

Bericht

des

Bundesrates an die Kommission des Ständerates über die Rekursbeschwerde des Charles Capt in Vers-le-Lac gegen den Beschluß des Bundesrates vom 28. September 1900 betreffend Schutz gegen Funkenwurf.

(Vom 5. Juni 1902.)

Hochgeachteter Herr Präsident!

Hochgeachtete Herren Ständeräte!

In dem Berichte, welchen wir am 9. Dezember vorigen Jahres in der Rekursangelegenheit Capt an die Bundesversammlung erstatteten, beschränkten wir uns darauf, die formelle Seite zu behandeln und der Bundesversammlung zu beantragen, auf die Rekurseingabe wegen Inkompetenz nicht einzutreten. Dabei behielten wir uns vor, falls die Bundesversammlung sich trotzdem kompetent erklären sollte, in einem weiteren Berichte die Gründe auseinanderzusetzen, aus welchen auch die materielle Abweisung des Rekurses erfolgen müßte. Da Sie uns unterm 4. April abhin ersuchten, diesen Bericht jetzt schon, d. h. bevor die Bundesversammlung sich über ihre Zuständigkeit ausgesprochen habe, abzugeben, so beehren wir uns, im nachstehenden auch die materielle Seite des Rekurses zu behandeln.

In seiner Eingabe an den Bundesrat vom 30. November 1899 hatte der Vertreter des Rekurrenten, Herr Dr. Spiro, Advokat in Lausanne, das Gesuch gestellt, es möchte der Bundesrat die Eisenbahngesellschaft Pont-Brassus, beziehungsweise die den Betrieb besorgende Jura-Simplon-Bahn verpflichten, das in der Nähe der Haltstelle Golisse gelegene Wohnhaus des Charles Capt, das zur Zeit mit Schindeln bedeckt sei, mit einer harten Bedachung, und zwar aus galvanisiertem Eisenblech zu versehen. Zur Begründung dieses Gesuches wurde der Artikel 16, Alinea 2, des Eisenbahngesetzes vom 23. Dezember 1872 angerufen, wonach die Bahnverwaltung alle diejenigen Vorkehren auf ihre Kosten zu treffen habe, welche zur öffentlichen Sicherheit nötig befunden werden. Außerdem statuiere Artikel 7 des Expropriationsgesetzes vom 1. Mai 1850 die Pflicht des Unternehmers eines öffentlichen Werkes, Vorrichtungen zu erstellen, welche im Interesse der öffentlichen Sicherheit oder derjenigen des einzelnen notwendig werden.

Der Verwaltungsrat der Pont-Brassus-Bahn, welchem das Gesuch des Impetranten zur Vernehmlassung mitgeteilt worden war, ließ durch seinen Anwalt, Herrn Nationalrat Gaudard, antworten, daß Artikel 16 des Eisenbahngesetzes auf den vorliegenden Fall nicht anwendbar sei. Denn eine Umdeckung des fraglichen Hauses sei nicht zur öffentlichen Sicherheit notwendig, sondern läge ausschließlich im privaten Interesse des Eigentümers Capt und würde zudem, falls die Kosten von der Bahn allein übernommen werden müßten, eine ungerechtfertigte Bereicherung desselben involvieren.

Das Eisenbahndepartement teilte hierauf dem Impetranten, beziehungsweise seinem Anwalte mit, es pflichte der Ansicht, daß es sich hier nicht um den Schutz der öffentlichen Sicherheit handle, bei; es könne daher dem Bundesrat nicht beantragen, eine Verfügung im Sinne der Eingabe vom 30. November 1899 zu erlassen. Dagegen stehe es dem Impetranten frei, sich unter Berufung auf Artikel 7 und 26 des Expropriationsgesetzes und Art. 9, Ziffer 5, des Reglements für die eidgenössischen Schätzungskommissionen vom 22. April 1854 an die zuständige Schätzungskommission zu wenden, damit diese die Frage entscheide, ob die Pont-Brassus-Bahn verpflichtet sei, die Umdeckung des Hauses auf ihre Kosten vorzunehmen.

Herr Spiro beharrte jedoch darauf, daß seine Eingabe dem Bundesrat zum Entscheid vorgelegt werde. Dieser erfolgte unterm

28. September 1900 in ablehnendem Sinne, und zwar aus folgenden Gründen:

Die Frage, ob der Artikel 16, Alinea 2, des Eisenbahngesetzes vom 23. Dezember 1872 auf den vorliegenden Fall zutrefte, muß verneint werden. Dieses Alinea lautet: „Die Gesellschaft wird die Bahn, wo es die öffentliche Sicherheit erheischt, in ihren Kosten auf eine diese Sicherheit hinlänglich gewährende Weise einfrieden und die Einfriedung stets in gutem Stand erhalten. Überhaupt hat sie alle diejenigen Vorkehrungen auf ihre Kosten zu treffen, welche jetzt oder künftig zur öffentlichen Sicherheit nötig befunden werden.“ Der Begriff der öffentlichen Sicherheit darf nun jedenfalls nicht so interpretiert werden, daß jeder Private gegen allfällige schädliche Einflüsse des Eisenbahnbetriebes sichergestellt werden müsse. Es wird mitunter schwierig sein, die Grenze zwischen öffentlicher und privater Sicherheit zu ziehen; im allgemeinen wird man aber doch sagen dürfen, daß da, wo bestimmte Individuen und deren Interessen als ausschließlich gefährdet erkennbar sind, eine Gefährdung der öffentlichen Sicherheit nicht vorliege. Aus diesem Grunde verlangt auch das citierte Alinea in seinem ersten Satze nicht einfach, daß die Bahn auf ihrer ganzen Länge auf Kosten der Gesellschaft einzufrieden sei, sondern es hat offenbar nur diejenigen Stellen der Bahn im Auge, wo unbestimmte Rechtssubjekte, z. B. jeder beliebige Passant, in ihrer Sicherheit bedroht erscheinen. Ein ähnlicher Fall des Schutzes der öffentlichen Sicherheit liegt z. B. auch dann vor, wenn eine Bahngesellschaft angehalten wird, an einer Brücke, welche die Bahn über eine Straße führt, Schutzvorrichtungen anzubringen gegen das Hinunterfallen von Schottersteinen und gegen das Hinuntertraufen des Regenwassers. Auch hier ist kein bestimmtes Rechtssubjekt vorhanden, welches seine Interessen selbst in Schutz nehmen könnte; deshalb muß der Bundesrat nötigenfalls gestützt auf Artikel 16, Alinea 2, des Eisenbahngesetzes die Bahngesellschaft zur Anbringung schützender Vorkehrungen veranlassen.

Liegt nun aber eine Gefährdung der öffentlichen Sicherheit auch dann vor, wenn ein einzelnes Haus, das nahe an der Bahnlinie steht, in Gefahr kommt, durch Funkenwurf aus einer vorbeifahrenden Lokomotive in Brand gesteckt zu werden? Gewiß nicht! Wenn wir auch voraussetzen wollen, daß diese Gefahr für das Haus des Herrn Capt bestehe, — eine nähere Untersuchung haben wir nicht angeordnet — so kann es sich eben nur um dieses bestimmte Haus und — indirekt — dessen Be-

wohner handeln, somit um ganz genau definierbare private Interessen. Um diese zu schützen, braucht der Private nicht den Artikel 16 des Eisenbahngesetzes anzurufen und die Administrativbehörden in Mitleidenschaft zu ziehen, sondern er hat sich an den zuständigen Richter zu wenden. Wer dieser sei, ergibt sich aus dem Artikel 26 in Verbindung mit Artikel 7 des Bundesgesetzes vom 1. Mai 1850 betreffend die Verbindlichkeit zur Abtretung von Privatrechten, deren erster lautet: „Die Prüfung der im Art. 12, Ziffer 2, und Art. 20 erwähnten Eingaben, und die Ausmittlung der Leistungen, welche sowohl in Bezug auf die Entschädigung der Abtretungspflichtigen nach Inhalt der Artikel 3 bis und mit 5, als mit Beziehung auf die gemäß den Artikeln 6 und 7 gestellten Forderungen, dem Bauunternehmer aufzulegen sind, geschieht durch eine Schätzungskommission, wenn nicht vorher eine gütliche Verständigung stattfindet.“ Und gemäß Artikel 7 liegt dem Unternehmer eines öffentlichen Werkes ob „die Erstellung von Vorrichtungen, die infolge der Errichtung von öffentlichen Werken im Interesse der öffentlichen Sicherheit oder derjenigen des einzelnen notwendig werden“. Die Schätzungskommission ist auch, besser als das Eisenbahndepartement oder der Bundesrat, in der Lage zu beurteilen, ob die Kosten der zu erstellenden Vorrichtungen ausschließlich vom Bauunternehmer zu tragen seien, oder ob auch dem Privaten eine angemessene Beteiligung zugemutet werden könne.

Dieser Weg, d. h. die Anrufung der Schätzungskommission, stand dem Impetranten von Anfang an und steht ihm heute noch offen. Die Bahnverwaltung hat, laut ihrer Erklärung, seiner Zeit unterlassen, die Eingabe des Charles Capt der Kommission zur Beurteilung zu überweisen, weil sich derselbe von vorneherein an die Administrativbehörde gewandt hatte und sie den Entscheid der letztern abwarten wollte. Fällt dieser definitiv ablehnend aus, so wird der Rekurrent nicht etwa in seinem Rechte verkümmert, sondern es bleibt ihm unbenommen, nachträglich der Einladung zu folgen, welche das Eisenbahndepartement schon am 19. August 1900 an ihn richtete, nämlich, die Angelegenheit von der eidgenössischen Schätzungskommission beurteilen zu lassen.

Indem wir den in unserem Berichte an die Bundesversammlung vom 9. Dezember vorigen Jahres gestellten Antrag, auf die Rekurseingabe wegen Inkompetenz nicht einzutreten, ausdrücklich aufrecht halten, ersuchen wir Sie für den Fall, daß Sie trotzdem

Eintreten beschließen sollten, den Rekurs als unbegründet abzuweisen.

Wir benützen gerne auch diesen Anlaß, Sie, Tit., unserer ausgezeichneten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 5. Juni 1902.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Zemp.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.



**Bericht des Bundesrates an die Kommission des Ständerates über die Rekursbeschwerde
des Charles Capt in Vers-le-Lac gegen den Beschluß des Bundesrates vom 28. September
1900 betreffend Schutz gegen Funkenwurf. (Vom 5. Juni 1902.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1902
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	24
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	11.06.1902
Date	
Data	
Seite	605-609
Page	
Pagina	
Ref. No	10 020 111

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les. Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.